

INTRODUZIONE

G. M. Chianello, S. E. Lodi

(APAT- Direzione generale, Servizio per i rapporti con il pubblico)

Torino, Milano, Brescia, Verona, Venezia, Padova, Trieste, Genova, Parma, Modena, Bologna, Firenze, Prato, Livorno, Roma, Napoli, Foggia, Bari, Taranto, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Catania, Cagliari sono le 24 città italiane prese in esame nel III Rapporto APAT sulla "Qualità dell'Ambiente Urbano", dieci in più rispetto allo scorso anno. Dunque una ulteriore estensione dell'ambito di riferimento di quello che vuole essere, oltre che strumento di diffusione di dati scientifici e informazioni tecniche relative allo stato dell'ambiente nelle aree urbane, anche e soprattutto strumento di supporto alle decisioni delle Amministrazioni pubbliche locali.

Identificare le criticità ambientali, oltre che economiche e sociali del territorio, individuare soluzioni e formulare risposte condivise, predisporre e monitorare indicatori che valutino l'efficacia degli interventi sono gli argomenti che ricadono nelle aree di lavoro individuate dal progetto ed in queste si è raccolto nel corso degli anni un numero via via crescente di contributi di notevole rilievo.

Individuare le criticità significa non solo evidenziare quali sono i problemi, ma anche trovarne le fonti (i Determinanti) e stabilire le forze che queste esercitano sull'ambiente (le Pressioni), le alterazioni dello stato dell'ambiente provocate dalle pressioni (lo Stato), le conseguenze sulla salute e sul benessere imputabili a queste alterazioni (gli Impatti). Stabilire le relazioni di causalità fra gli elementi conoscitivi, identificando i Determinanti e le Pressioni, fotografando lo Stato dell'ambiente e analizzando gli Impatti, al fine di definire le caratteristiche dello scenario da assumere come riferimento e sulla base del quale quindi elaborare Risposte che siano efficaci non solo dal punto di vista ambientale (modello DPSIR) ma anche sociale e culturale.

Questo terzo Rapporto è caratterizzato da un cospicuo numero di contributi già presenti come tematica nei precedenti Rapporti, e che dunque potremmo definire consolidati, arricchiti con i dati aggiornati; a questi si aggiungono studi e relazioni che recepiscono in maniera più specifica alcune esigenze, espresse in particolare dagli amministratori locali nel corso della tavola rotonda del 14 dicembre 2005, giornata di presentazione del II Rapporto, cercando di fornire elementi per la soluzione ad alcuni problemi allora posti in evidenza. Si inquadrano fra questi i contributi relativi alle emissioni in atmosfera nella prospettiva della loro riduzione sia attraverso l' utilizzo di combustibili ecologici o fonti energetiche alternative sia, per quanto riguarda la quota parte imputabile al trasporto, rilevante fattore di pressione dell' inquinamento atmosferico in aree urbane, mediante la crescita dell' uso del trasporto pubblico locale e l'auspicio di modalità alternative di mobilità urbana, oggi ancora assai marginali, quali quella ciclistica.

Né la qualità ambientale può prescindere dagli aspetti e dai temi relativi all'assetto e al governo del territorio. Ed è nella prospettiva della pianificazione e programmazione territoriale che sono da leggere, ancorché non sia esplicitamente dichiarato, i nuovi contributi relativi al suolo. Una non accorta valutazione della qualità del suolo nel momento in cui se ne definisca l'uso può comportare la sottrazione irreversibile di risorse che nella logica della sostenibilità dello sviluppo potrebbero essere più razionalmente "consumate". Né può essere ignorato che esistono già strumenti che consentono di gestire piuttosto semplicemente, seppure in maniera quantitativa, la individuazione della diversa qualità dei suoli; il che dovrebbe dare la possibilità di progettare la realizzazione di nuovi insediamenti nella salvaguardia della diversità e valorizzazione del territorio.

Come pure della valutazione di elementi di tipo strutturale quali, per quel che riguarda aspetti di tipo geologico, la presenza di faglie in aree urbane, si dovrebbe tenere conto introducendo misure specifiche in fase di pianificazione urbanistica; se la prevenzione dei rischi derivanti da fenomeni naturali, il rischio sismico nella fattispecie, deve realmente diventare un fatto e non solo essere una dichiarazione di intenti.

E dell'applicazione di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica volti a regolare l'uso e i processi di trasformazione del territorio si dà conto nel contributo che illustra due esperienze significative di buone pratiche di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nella provincia di Bologna; considerato che in Italia il processo di VAS è ancora necessariamente (la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con il Decreto legislativo 152/06) in fase di sviluppo sia dal punto di vista tecnico che delle procedure.

E' assai frequente che nei processi che comportano un nuovo approccio ai problemi ci siano, nella fase iniziale, innovatori che sperimentando il transito dalla teoria (le regole) alla pratica (le applicazioni) sostengano il processo di trasformazione, per l'appunto, attraverso la proposizione delle buone pratiche. E queste ultime vengono segnalate anche nel Piano regolatore di Roma che vuole essere un Piano urbanistico sostenibile, definendo sulle risorse ambientali interventi che portino alla "rigenerazione ecologica della città".

Nel filone della sperimentazione di percorsi di pianificazione e gestione integrata dell'ambiente urbano si inserisce un altro strumento, il progetto Enviplan. I partner del progetto hanno dato avvio ad una collaborazione che ha portato all'ideazione, realizzazione e scambio di esperienze nella preparazione dei Piani di gestione dell'ambiente urbano; al fine di definire i requisiti e individuare le soluzioni da adottare nel sud dell'Europa per iniziare a dar corpo alla Strategia europea sull'ambiente urbano. Uno degli aspetti che dovrà essere sviluppato nei Piani di gestione è la promozione di consumi e stili di vita più responsabili. E la credibilità della promozione di una maggiore responsabilità nell'uso delle risorse sarà tanto maggiore quanto più le Amministrazioni si adopereranno per rendere conto delle loro azioni mettendo in evidenza come viene coniugata l'esigenza di crescita con le ragioni dell'ambiente. Dunque indicazioni significative e credibili sulla gestione del territorio in termini di sviluppo sostenibile e risposta alle richieste di trasparenza da parte dei cittadini sono alcuni degli obiettivi della contabilità e del bilancio ambientale, a cui sono dedicati due fra i nuovi contributi.

L'appendice cartografica presente infine in questo Rapporto permette una efficace contestualizzazione sia dei dati che degli strumenti discussi ed evidenzia inoltre come un particolare contesto territoriale possa comportare una amplificazione di problemi che altrove potrebbero essere più facilmente gestibili; ne è un esempio Venezia dove i problemi ambientali connessi alla qualità dell'aria, dei reflui urbani e delle risorse idriche, inglobano tutta la Provincia, se non addirittura tutta la Regione.

La giornata dedicata alla presentazione del Rapporto annuale, in cui si propone lo stato di avanzamento del progetto, consente anche di mettere in evidenza come la rete di relazioni fra i soggetti che partecipano si vada via via infittendo coinvolgendo all'interno dell'APAT una corposa parte della struttura e moltiplicando i nodi esterni dislocati nell'ambito delle Agenzie ambientali regionali o provinciali (ARPA e APPA), degli Enti locali, degli Enti di ricerca, delle Associazioni ambientaliste a carattere nazionale, di soggetti portatori di interessi diversi.

Un'occasione dunque per un dibattito sui vari aspetti che riguardano l'ambiente, sulle politiche e gli esiti di queste, su studi e analisi dei dati, sulla necessità di affrontare in maniera più incisiva problemi consueti o nuove difficoltà.

Nel corso della tavola rotonda organizzata in concomitanza alla presentazione del II Rapporto i temi dibattuti hanno riguardato in particolare:

- la mancanza di adeguate forme di finanziamento per progetti di carattere strutturale, svincolati dall'intervento occasionale di salvaguardia ambientale;
- l'attribuzione delle competenze territoriali alle città metropolitane, alla luce della proposta di modifica del Testo Unico sull'ordinamento degli enti locali, approvato dal Governo il 5/12/2005;
- la messa a punto di piani regionali per la qualità dell'aria e sulla mobilità.

Sulla scarsità di risorse finanziarie, aggravata dalla riduzione dei trasferimenti agli enti locali stabilita dalla legge finanziaria 2005, sul bisogno di un maggiore impegno verso forme di

concertazione e cooperazione fra tutti gli attori sociali, cittadini compresi, e sulla necessità di una piena assunzione di responsabilità da parte degli amministratori si sono trovati d' accordo vari relatori.

"Solo attraverso una maggiore integrazione tra le Amministrazioni è possibile attuare pianificazioni efficaci e coerenti. Sono necessari meno strumenti e più pianificazione. Bisogna aumentare le attività di comunicazione e informazione ambientale che prevedano il monitoraggio delle domande e delle risposte offerte dalle Amministrazioni ai cittadini. Infine, bisogna far convergere ambiente, salute e società. I dati dimostrano che chi è più ricco ha una salute migliore e vive in un ambiente più sano", ha commentato l'Ing. Cirillo, responsabile del Servizio inquinamento atmosferico e ambiente urbano dell' APAT.

"Sono necessarie maggiori risorse finanziarie", ha affermato l'Ing. Agricola, Direttore generale della Direzione salvaguardia ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, "da utilizzare con intelligenza, per offrire una politica complessiva di produzione del valore, che tenga in considerazione soprattutto i settori energetici, industriali, agricolo e domestico. I Comuni non devono essere lasciati soli ad operare scelte strategiche. Il Ministero e l'APAT, a livello centrale, hanno il compito di indirizzarli e supportarli tendendo in considerazione che qualche sacrificio va fatto: bisogna infatti stare attenti nel prendere decisioni in autonomia, per evitare di incidere in modo errato sull'economia e sugli stili di vita della popolazione di tutta l'area metropolitana."

Il Dott. Massimo Rossi, Presidente della Provincia di Ascoli Piceno, in rappresentanza dell'UPI, ha ribadito che "le risorse finanziarie per mettere in atto le buone strategie sono inadeguate. Anche per questo motivo, molte Province non hanno ancora messo in campo strumenti di pianificazione efficaci, in riferimento, soprattutto, al problema dell'inquinamento dell'aria".

Il Dott. Dario Esposito Assessore all'ambiente del Comune di Roma, in rappresentanza dell'ANCI, ha evidenziato come "la legge finanziaria 2005, riduce le disponibilità finanziarie a disposizione dei Comuni e conseguentemente riduce le possibilità di intervenire sui problemi ambientali. Com'è possibile aggiornare il parco autobus senza denaro? Persino i più semplici interventi necessitano di risorse. La legge delega, con particolare riferimento al settore dei rifiuti, mette in condizione il Comune di cedere la gestione e gli impianti di smaltimento della città ad altri soggetti, quasi a titolo gratuito. Con questi presupposti, gli unici risultati positivi provengono da buone politiche del territorio che avvicinano il cittadino alle Istituzioni. Gli indicatori messi a disposizione dall'APAT evidenziano, infatti, il trend positivo dei comportamenti dei Comuni verso l'ambiente e l'incidenza che questi hanno nei confronti dei comportamenti della popolazione".

La D.ssa Fincato, Assessore all'ambiente del Comune di Venezia, ha ribadito che "i cittadini sono sempre più informati e protestano contro l'incoerenza del potere che dà la responsabilità degli interventi agli Enti locali, ma che non li dota delle risorse economiche adeguate". "La tavola rotonda", continua, "è l'occasione ideale per fare pressioni su chi ha il potere sulle risorse finanziarie. E' difficile far partecipare i cittadini ed è inutile parlare di comunicazione se non si parla anche delle difficoltà di reperire risorse finanziarie da parte dell'Amministrazione comunale. Le coperture finanziarie sono necessarie per programmare interventi strutturali, non di carattere emergenziale, che prevedano effetti concreti sull'ambiente e sulla partecipazione dei cittadini".

Secondo il Dott. Del Lungo, Assessore all'ambiente del Comune di Firenze, le risorse finanziarie sono esigue, "ma gli amministratori devono avere il coraggio di prendere decisioni spesso impopolari. La città di Firenze ha deciso di chiudere definitivamente il centro storico agli autoveicoli "euro zero", affrontando non pochi problemi economici e sociali. La politica "antifuoristrada" intrapresa dall'Assessorato all'ambiente è stata impugnata da tutte le case produttrici, ma l'Amministrazione ha vinto ogni ricorso. I cittadini devono essere a conoscenza delle sfide affrontate dall'Amministrazione per assicurare un ambiente migliore, solo così è possibile ottenere consenso e partecipazione".

In proposito, l'Ing. Terrazza del Ministero delle infrastrutture e trasporti ha sottolineato che gli Assessori devono avere il coraggio di assumersi le proprie responsabilità e di operare anche scelte

impopolari, oltre che investire sull'educazione del cittadino. Ha poi ricordato che il Ministero mette a disposizione fondi e risorse tecniche per i Comuni che dispongano di un piano sulla mobilità¹. Dal dibattito è emerso sostanzialmente che sono necessari non solo investimenti finanziari continui, ma un costante e mirato investimento comunicativo che incentivi la partecipazione e aumenti così la legittimazione delle politiche pubbliche. La comunicazione pur se non incide direttamente sull'esito delle politiche, attiva forme di partecipazione dei cittadini che consentono l'impegno nel processo decisionale concernente le politiche pubbliche. Secondo l'OCSE "la partecipazione attiva riconosce ai cittadini la capacità di discutere e di presentare opzioni di politica in modo indipendente. Tale partecipazione implica non solo che i decisori pubblici devono definire i loro programmi con i cittadini, ma che le autorità devono tenere conto delle proposte congiuntamente elaborate nelle decisioni finali". L'amministrazione dovrebbe dunque porsi a livello dei cittadini individuandone concretamente il ruolo attivo di partner nel processo di costruzione delle politiche pubbliche. La comunicazione, particolarmente in ambito istituzionale, non è solo investimento destinato a migliorare la percezione dell'immagine dell'ente, ma anche e soprattutto l'attivazione di processi di collaborazione e concertazione che consentano a tutti i soggetti interessati di poter intervenire e mettere a disposizione le proprie risorse. La comunicazione è una sfera di azione che bisogna saper governare, e dunque non può essere un intervento "una tantum", ma deve rientrare all'interno di una strategia complessiva dell'Amministrazione.

Il secondo grande tema di discussione della tavola rotonda ha riguardato i problemi connessi all'ambito territoriale di competenza dell'area metropolitana e il confronto ha messo in luce i diversi punti di vista sull'argomento.

Lo schema di Decreto legislativo approvato dal consiglio dei Ministri il 2 dicembre del 2005 per l'individuazione delle funzioni fondamentali e adeguamento dell'ordinamento degli enti locali alle disposizioni della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n.3 a norma dell'articolo 2 della legge 5 giugno 2003, n. 131 risolve un problema di inadempienza legislativa dell'Area Metropolitana che dura da 15 anni, ha affermato il Prefetto Giovanni Balsamo, Direttore centrale per le autonomie del Dipartimento per gli affari interni e territoriali presso il Ministero dell'Interno.

La legge n.142 approvata nel 1990 attuava, infatti, una prima evoluzione della Provincia che assumeva la connotazione di area metropolitana. Il compito della Regione era di delimitare, sentiti i Comuni interessati, i confini dell'area metropolitana e procedere al riassetto delle circoscrizioni. In caso di inadempienza della Regione, lo Stato aveva la possibilità di intervenire in maniera surrogatoria. Con la successiva modifica del 1999 veniva introdotta la funzione di coordinamento da parte della Regione. Il compito di delimitare l'area metropolitana era affidata agli Enti locali interessati e alla volontà popolare attraverso un referendum.

Ma solo con la modifica del titolo V della Costituzione, nel 2001, l'Area metropolitana era posta allo stesso rango degli Enti locali (art. 114), attribuendole la potestà statutaria, organizzativa, normativa e finanziaria (art.119).

La modifica costituzionale non risolse i problemi di sovrapposizione tra l'Area metropolitana e la Provincia, lasciando un'irrazionalità organizzativa nell'assetto degli Enti locali. Il testo unico sull'ordinamento degli Enti locali, continua il Prefetto Balsamo, elimina la procedimentalizzazione specifica e detta delle linee guida generali attraverso cui l'area metropolitana può formarsi e organizzarsi.

Il fulcro direttivo dell'area metropolitana è il Comune capoluogo, che deve guidare il processo di programmazione, in intesa con gli altri Comuni appartenenti alla stessa area. L'intesa nasce naturalmente dal coinvolgimento e attraverso tutti gli strumenti utili che permettono la concertazione. Il passaggio successivo alla formazione dell'Area metropolitana prevede l'acquisizione dei pareri della Regione e della Provincia per la delimitazione di competenza

¹ Per informazione è possibile consultare il sito: www.infrastrutturetrasporti.it nella sezione dedicata al governo del territorio.

dell'area metropolitana. I pareri non hanno effetti interdettivi e la proposta completa di pareri viene trasmessa al Governo e conseguentemente al Parlamento per l'approvazione.

Con questa ultima riforma quindi viene posto l'accento sul dialogo e la concertazione tra gli Enti locali coinvolti e la città metropolitana diviene alternativa alla Provincia.

Di diverso parere il Dott. Rossi (UPI) per il quale "il ruolo fondamentale e insostituibile delle Province è quello di favorire la concertazione, oltre che definire l'area e i ruoli istituzionali per la messa a punto dei progetti di sviluppo del territorio". A sostegno di ciò il fatto che le Province hanno finora attuato delle ottime iniziative di concertazione e di comunicazione elaborando bilanci ambientale e promuovendo le attività di Agenda 21 locale per aumentare la condivisione e la partecipazione degli attori socio-economici e della popolazione. Concertazione tra gli Enti pubblici e le associazioni di categoria e associazioni di cittadini per definire politiche e strumenti di pianificazione realmente sostenibili, coerenti e condivisi, educando al contempo il cittadino alla partecipazione e aumentandone la fiducia nelle Istituzioni.

A livello politico centrale, ha continuato il Dott. Rossi, risulta evidente la necessità di aumentare gli strumenti legislativi, per diminuire le disomogeneità delle azioni intraprese dai singoli Enti locali e dare sostegno finanziario alle spese virtuose per l'ambiente (energia fotovoltaica, ecc). Quest'ultima riforma ambientale, purtroppo, riduce i livelli di controllo delle Valutazioni Ambientali Strategiche, introducendo il principio del silenzio/assenso. Questo principio accentra il potere, riducendo il coinvolgimento degli Enti locali, soprattutto in materia di difesa del suolo, in quanto non tiene nella giusta considerazione le esigenze degli specifici contesti territoriali. Inoltre, in questa proposta di riforma, il Comune capoluogo ha il compito di coinvolgere i Comuni che ritiene interessati a costituire l'Area metropolitana. Qualora ci siano dei Comuni, appartenenti alla stessa Provincia, che non partecipano al dialogo, si rischia di creare un'area metropolitana a "ciambella", che non risponde alle effettive esigenze del territorio provinciale".

Al riguardo il Dott. Campus, Assessore all'ambiente del Comune di Cagliari, sottolinea che ogni relativismo territoriale e sociale non deve affermare la sua superiorità sul governo complessivo dell'area metropolitana e che le esigenze dell'area metropolitana devono essere una priorità rispetto agli interessi delle singole comunità locali. E ciò è attuabile attraverso la concertazione in quanto negoziazione e sistema attraverso cui i soggetti che intervengono possono esporre i loro interessi e trovare una soluzione comune.

L'importanza della Provincia è stata ribadita dal Dott. Burgin, Assessore all'ambiente della Provincia di Bologna, per il quale "il ruolo della Provincia è importantissimo all'interno della conferenza dei Sindaci dell'Area metropolitana, e che la sussidiarietà² si realizza attraverso processi di concertazione. Il Comune capoluogo deve coordinare i Comuni appartenenti alla propria Area metropolitana, attivando processi di concertazione e di pianificazione. Il compito dei tecnici, in particolare dell'APAT e del Sistema delle Agenzie, è quello di aiutare ad elaborare delle idee efficaci e valorizzare il territorio".

In ogni caso quello che è emerso in sede di dibattito è stata la necessità di forme organizzate di partecipazione delle comunità territoriali, nelle diverse articolazioni istituzionali e organizzative; forme che permettano di definire quali siano le visioni condivise di sviluppo nel medio-lungo periodo, quali siano gli obiettivi e con quali risorse conseguirli.

Il terzo principale tema di discussione ha riguardato la redazione di piani di qualità dell'aria efficaci a livello regionale per tenere sotto controllo le emissioni in atmosfera e consentire quindi

² Il principio di sussidiarietà è un principio sociale, giuridico e amministrativo (art. 118 Costituzione) che stabilisce che l'intervento degli organi dello Stato (Stato, Regioni, Città Metropolitane, Province e Comuni), sia nei confronti dei cittadini sia degli enti e suddivisioni amministrative ad esso sottostanti (ovvero l'intervento di organismi sovranazionali nei confronti degli stati membri), debba essere attuato esclusivamente come sussidio nel caso in cui il cittadino o l'entità sottostante sia impossibilitata ad agire per conto proprio. In virtù di tale principio, le attività amministrative devono essere svolte dall'entità territoriale amministrativa più vicina ai cittadini (i comuni), e che può essere delegata ai livelli amministrativi territoriali superiori (province, città metropolitane, regioni, stato) solo se questi possono rendere il servizio in maniera più efficace ed efficiente.

all'Italia di rispettare i valori limite previsti dalla normativa. La mancanza di disponibilità finanziarie e la difficoltà delle Amministrazioni di ottenere il consenso delle popolazioni locali sono i due principali problemi della gestione delle qualità dell'aria.

“E’ possibile ottenere buoni risultati,”, dice il Dott. Burgin, “attivando il confronto con il pubblico e informando i cittadini che l'aumento dei livelli di PM10 è provocato dall'aumento delle autovetture Diesel in circolazione. Il pubblico deve essere a conoscenza dei comportamenti virtuosi che può attuare ogni giorno, dell'importanza del suo consenso e che la sua adesione incide sugli effetti delle politiche intraprese dal proprio Comune”.

A sostegno di ciò è intervenuto il Dott. Del Lungo sostenendo che la mobilità ciclabile dovrebbe essere maggiormente incentivata, l'aumento di pochi punti percentuali sul totale degli spostamenti permette infatti di ottenere ottimi risultati. Le modalità di spostamento devono essere confrontate tenendo conto di ciascuna realtà metropolitana, ma purtroppo è il mercato a incidere davvero sulle scelte di mobilità dei cittadini, forse più delle scelte politiche. E il compito delle Agenzie ambientali deve essere quello di indicare alle Amministrazioni quello che è utile fare anche perché ogni cambio di guida politica comporta spesso un cambio della dirigenza nelle amministrazioni; dirigenza che, a sua volta, è costretta a fare interventi “spot” al fine di ottenere la fiducia politica.

Da ciò l'importanza che il convegno di presentazione del Rapporto annuale sulle aree urbane divenga un appuntamento costante per aumentare il confronto, la condivisione e permettere di sviluppare delle buone pratiche e delle buone procedure.

“Il confronto tra le città che hanno problemi simili”, afferma il Dott. Campus, “è estremamente utile per trovare risposte comuni. Cagliari, ad esempio, è molto simile a Venezia, a causa della percentuale di superficie d'acqua presente sul territorio, della presenza di industrie petrolchimiche e dei parchi presenti in zone limitrofe costantemente minacciate dall'inquinamento. Le attività dell'Amministrazione devono creare consenso istituzionale all'interno dell'area metropolitana e comunicare con la popolazione. E' difficile far capire che cos'è una buona pratica al cittadino e la sua applicazione sul territorio non è sempre adeguata alle esigenze espresse dalla popolazione. In questi ultimi anni il Comune di Cagliari è intervenuto per ridurre le perdite di acqua, aprendo dei cantieri nel centro storico e provocando non pochi fastidi ai cittadini. I cantieri e le politiche per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, come le targhe alterne, sono sempre contestate. Al contrario, in altre città europee, come Valencia, la gente percepisce la presenza dei cantieri come l'interesse dell'Amministrazione al benessere dei cittadini. Bisogna affrontare, con coraggio e buone idee, il dissenso istituzionale”.

Secondo l'Ing. Bordert della Direzione Energia del Ministero Attività Produttive, i primi problemi da affrontare sono il miglioramento della qualità dell'aria e la razionalizzazione della mobilità. “Quasi tutte le centrali elettriche in Italia sono collocate in zone agricole, lontane dai centri cittadini. Il contributo di queste centrali all'inquinamento è stato ridotto nel tempo dall'introduzione di nuove tecnologie che hanno permesso di ridurre progressivamente le emissioni in atmosfera. Inoltre la microgenerazione di energia potrebbe essere un beneficio nelle aree urbane se introdotta in modo appropriato”.

“Il Rapporto contiene dati semplici e sicuri e per questo è da considerare un grande strumento di comunicazione”, afferma la Dott.ssa Ester Renella dell'Ufficio per la mobilità del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. L'ufficio per la mobilità è alle dirette dipendenze del Ministro e partecipa alle iniziative europee, quali la “settimana europea per la mobilità” e ha in programma di creare un Osservatorio Permanente, per offrire indicazioni operative al Ministro. “Le scelte operate dalle Amministrazioni”, continua la Dott.ssa Renella, “devono consentire una maggiore libertà del cittadino, incentivando l'utilizzo dei mezzi pubblici e allo stesso tempo migliorando il servizio. Una strategia vincente potrebbe essere quella di far convergere tutti i contributi (provenienti dall'ANCI, dall'UPI...) presso l'Osservatorio Permanente al fine di produrre soluzioni concrete da proporre a vari livelli istituzionali.”

“La pianificazione del territorio non solo mira a ridurre l'inquinamento ma crea infrastrutture, come la metropolitana ad anello, che ampliano la scelta dei trasporti disponibili”, sostiene la D.ssa

Cattina, Assessore ai Trasporti della Provincia di Cagliari. "Per modificare il parco autobus sono necessarie risorse finanziarie. Un'alternativa al trasporto su gomma potrebbe essere quella di potenziare le vie del mare, per garantire un costante miglioramento della qualità dell'aria".

In accordo con la D.ssa Cattina, l'Ing. Terrazza ha comunque fatto rilevare l'esistenza di problemi di ordine tecnico, organizzativo e politico da risolvere a livello centrale. Lo sfruttamento delle vie del mare, infatti, non può partire a livello locale, in quanto necessita del coinvolgimento integrato di tutte le Autorità portuali d'Italia e dei Paesi appartenenti al bacino Mediterraneo.

"La qualità dell'ambiente deve diventare una priorità del Governo", afferma il Dott. Dallorto, Assessore all'Ambiente del Comune di Genova, "la politica deve mirare ad una strategia complessiva che coinvolga le imprese, gli Enti locali e i cittadini. C'è un forte ritardo, da parte della Regione Liguria per l'approvazione del piano qualità dell'aria. Il piano, inoltre, non può demandare genericamente ai Comuni la responsabilità dell'attuazione delle misure indicate, ma bisogna sostenerli tecnicamente e finanziariamente. Per quanto riguarda i problemi di Genova, ad esempio, il Comune vorrebbe bloccare la circolazione dei motorini a due tempi ma non ci sono forme di finanziamento che permettano la rottamazione dei vecchi motocicli. Genova, inoltre, ha due impianti industriali nel centro cittadino di cui uno è una centrale elettrica. Inoltre, le autostrade tagliano in due parti la città e generano inquinamento acustico. I grandi risultati si ottengono con i piccoli passi", continua l'Assessore, "un esempio è il progetto di Agenda 21 "ECOPOINT", ovvero uno sportello informativo che dà indicazioni e suggerimenti per incoraggiare la popolazione ad assumere quotidianamente dei comportamenti virtuosi come ad esempio: la scelta dell'acqua minerale prodotta nelle vicinanze, la bioedilizia nelle ristrutturazioni, la cura del verde urbano, ecc). L'iniziativa di Agenda 21 mira a promuovere l'adozione di spazi verdi da parte dei cittadini entro un anno e mezzo".

Il parere dell'Ing. Michele Macaluso, Direttore dell'Agenzia napoletana Energia e Ambiente, è che sia il traffico il principale problema delle città italiane: "Napoli risente moltissimo della concentrazione automobilistica e dei motocicli su un'area molto ristretta. Oltre al traffico, Napoli ha una centrale elettrica, presente nell'area urbana, che è stata da poco convertita all'uso del metano e che incide notevolmente sull'inquinamento atmosferico della città". Per attrarre il consenso cittadino intorno alle politiche urbane, continua l'Ing. Macaluso, bisognerebbe rispettare degli standard di qualità ambientale che permettano di dare una valutazione delle iniziative intraprese per migliorare l'ambiente urbano.

Sarebbe utile incrementare l'aiuto e il confronto tra le Amministrazioni Comunali, il Ministero dell'Ambiente, l'APAT e gli altri Comuni.

Il Dott. Viviano, dell'Istituto Superiore di Sanità, propone di attivare dei seminari a cadenza semestrale sulla salute dell'ambiente nelle aree metropolitane. Questi incontri potrebbero illustrare, ad esempio, gli aspetti sanitari della qualità dell'aria e il problema della misurazione del particolato fine. Le aree urbane, infatti, sono aree miste: industriali e urbane (come ad esempio Porto Marghera). Per effettuare ulteriori controlli è necessario potenziare le reti di monitoraggio, aumentare gli studi sulle microparticelle e i tecnici devono aiutare ad interpretare i monitoraggi. I cittadini sarebbero più sicuri se l'APAT offrisse omogeneità di strutture e di supporto tecnico per tutte le Regioni, specialmente nel Mezzogiorno.

Secondo l'Ing. Terrazza la mobilità è gestita male non solo nelle città, ma in tutte le Regioni d'Italia; "Le infrastrutture vanno programmate al più presto, perché arriveranno tra 10 anni. Si potrebbe, iniziare dal recupero delle aree dismesse e razionalizzare il trasporto nazionale delle merci, tenendo in considerazione che le politiche incidono sulla produttività globale. Per migliorare la qualità del trasporto dei pendolari verso il luogo di lavoro bisogna valorizzare la figura del manager della mobilità in tutte le aziende pubbliche e private³.

³ Per approfondimenti consultare il sito dell'Associazione Nazionale dei mobility manager – www.euromobility.org

L' intervento dell'Ing. Marino, Direttore dell'ARPA Sicilia, è stato riassuntivo di quanto dibattuto nel corso della tavola rotonda e ha sottolineato che andrebbero aggiunti due messaggi chiave a quelli già presenti all'interno del II Rapporto:

- ognuno deve rinunciare a qualcosa per garantire un reale sviluppo sostenibile
- la Pubblica Amministrazione deve rendere il cittadino in grado di comprendere il lavoro svolto e di leggere e capire i dati espressi nel Rapporto.

I dati vanno condivisi e discussi e la loro "lettura" è alla base di ipotesi valide di sviluppo del territorio e per fare questo è necessario il contributo di tutti: tecnici, amministratori e politici.

"Infine", continua l'Ing. Marino, "non bisogna sottovalutare il contributo offerto dagli strumenti di comunicazione, come il bilancio sociale e l'educazione ambientale. Il cittadino deve considerare di avere uno "zaino ecologico" che porta in sé un po' di suolo, un po' di aria, un po' di acqua e che deve rimanere integro più possibile alla fine di ogni giornata. Lo sviluppo sostenibile va attuato attraverso piccoli passi, con azioni quotidiane".